



MS  
TA  
- 816  
V.2 N.5

RM6-001-0664  
BOSTON PUBLIC LIBRARY  
DOCUMENTS  
666 BOYLSTON ST  
BOSTON, MA 02116

GOVERNMENT DOCUMENTS  
DEPARTMENT  
BOSTON PUBLIC LIBRARY  
BULK RATE  
U.S. Postage  
PAID  
Boston, Mass.  
Permit No. 5

Gov

Edward J. King, Governor

Published by the Massachusetts Bay Transportation Authority

# Construction Adds Recreational Facilities

Youths in the Mission Hill Extension Housing Project will have a better summer this year thanks to the Thursday Morning Group. This group, which was formed about one year ago, meets the second Thursday of each month. It is comprised of representatives from the MBTA/SWCP Development Office, Northeastern University's Office of Community Development, the Wentworth Institute, the Boston Jobs Coalition, State Representative Mel King's Office, the Third World Jobs Clearing House, the MBTA's Affirmative Action Office, Boston University's Mental Health Department, the Boston Housing Authority and Dee Primm, Section II Planner Liaison. Through the efforts of individual group members like Alice Taylor, Chairwoman of the Mission Hill Extension Task Force, kids in the Extension were provided with paint and supplies to upgrade existing playground equipment, new swings, basketball equipment and other outdoor arts and crafts supplies. Summer

day camp at Northeastern University and apprenticeship training slots at Wentworth Institute were also provided to the residents. Recreational equipment including spray sprinklers for the summer heat, was donated by the J.F. White, Morrison-Knudsen, Mergentime Construction Company, contractors in Section II, and PRC Harris, Inc., consulting engineers for Section II. Our thanks to Ms. Sharon Lee, a special consultant to the Mission Hill Extension Task Force, who coordinated these efforts.

## Resumen en Español

Los muchachos del Proyecto de Vivienda de la Extensión de Mission Hill disfrutaron más el verano este año gracias al Grupo de la Mañana del Jueves. A través de los esfuerzos individuales de miembros del grupo, como Alice Taylor, Presi-

# CORRIDOR NEWS

Southwest Corridor Project Newsletter

vol. 2 no. 5



View of new Melnea Cass Boulevard approaching Washington Street.

ta del Comité de la Extensión de Mission Hill, se les suministraron pinturas y materiales a los muchachos de la Extensión para mejorar el equipo de recreo existente. También se proveyeron nuevos columpios, un equipo nuevo de baloncesto y otros materiales de juegos al aire libre. J. F. White, Morrison-Knudsen, Mergen-

time Construction Company, los contratistas de la Sección II, y PRC Harris, Inc., ingenieros consultores para la Sección II, donaron equipos de recreo que incluyen, entre otras cosas, surtidores de agua para aliviar el calor veraniego.

# New Basketball Court in Jamaica Plain

The basketball court which was once located at the corner of Boylston and Lamartine Streets in Jamaica Plain has a new home in the Southwest Corridor. When the contractor Salah and Pecci Company saw that the court was in

the way of construction, they offered to move it if the appropriate land could be found. Due to their generosity and the generous efforts and contributions of the MBTA, consultants Howard Needles Tammen & Bergendoff and the

Southwest Corridor Community Farm, the basketball court has been rebuilt at the Farm on Lamartine Street on land which is owned by the MBTA. In a few years the basketball court will move to its final location in the Southwest Corridor Parkland, where it will be on the deck above the trackway just south of Boylston Street.

vieron que la cancha se encontraba en el camino de la construcción se ofrecieron a mudarla si se encontraba un sitio adecuado. Gracias a su generosidad y a los esfuerzos y contribuciones especiales del MBTA, de los consultores Howard Needles Tammen and Bergendoff, y de la Granja Comunitaria del Corredor del Suroeste, la cancha de baloncesto se ha vuelto a construir en la granja de la calle Lamartine, en un terreno que es propiedad del MBTA. En unos años, la cancha de baloncesto se volverá a situar, finalmente, en la zona de parques del Corredor Suroeste, localizándose en la plataforma que cubre la vía de tránsito, al sur de la calle Boylston.



Basketball court relocated at the Farm on Lamartine Street in Jamaica Plain.

## Resumen en Español

La cancha de baloncesto, que estaba situada en la esquina de las calles Boylston y Lamartine, tiene una nueva localización en el Corredor del Suroeste. Cuando los contratistas Salah and Pecci Company

Southwest Corridor Project Newsletter  
September 1981

NAME \_\_\_\_\_  
ADDRESS \_\_\_\_\_  
ZIP CODE \_\_\_\_\_  
I want to receive the  
Corridor News

MAIL TO:  
WALLACE, FLOYD, ELLENZWEIG,  
MOORE, INC.  
65 Winthrop Street  
Cambridge, MA 02138



This month the Southwest Corridor Development Office, the MBTA's Safety Department, WFEM and Section Planners put together a safety program aimed at elementary school aged children (grades 3-7) in Southwest Corridor neighborhoods. Letters have been sent to school administrators announcing availability this fall of an entertaining and educational slide show for school assemblies and community meetings. Participants will learn about SWC safety problems during the 15-minute long presentation and will receive book covers containing a safety message to help them keep safety in mind during the rest of the construction season.

Further details concerning the safety program will be presented in future SWC Newsletters.

I am also proud to announce that Ken Kruckmeyer, Assistant Manager for SWC Development, has received a Loeb Fellowship from the Harvard Graduate School of Design and has, therefore, been granted a year's leave of absence from the MBTA. Ken will be leaving on September 15. We will all miss him, but we wish him well and look forward to his return next fall.

## Construction Updates

### Sección I

La construcción de las paredes del túnel para el tren de tránsito sigue adelante en la zona comprendida entre las calles West Canton/Harcourt y las calles Braddock/Follen en la Sección I. Para terminar el trabajo se está empleando una técnica conocida con el nombre de "pared de mezcla". Toma, aproximadamente, un día excavar y vertir la pared final de hormigón para cada sección de 18 pies de largo. Una vez que estén colocadas las paredes, se dará comienzo a la excavación entre las mismas para que se pueda vertir la placa que constituye la base del túnel. Antes de que empiece el mal tiempo en el invierno, el contratista espera vertir la primera de las secciones de placa de hormigón que cubrirán el túnel.

La reconstrucción de los puentes de Massachusetts Avenue y la calle West Newton, así como la del puente provisional para los peatones en las calles West Canton/Harcourt, se atrasó debido a la huelga de los estibadores, que son los encargados de clavar los pilotes necesarios para la relocaliza-

ción de los servicios públicos y para sostener temporalmente al puente. Ya se ha dado comienzo a la relocalización, al alumbrado, a la construcción de los puentes para los peatones y a la demolición de los antiguos puentes.

La primera reunión del Comité de Construcción de la Sección I se celebró el 29 de julio en la Union Methodist Church, de la calle West Newton.

Bob Loney, Jefe de Diseño de la Sección I, explicó las medidas tomadas para asegurar la protección de los edificios existentes, y mencionó que hay controles horizontales en los edificios y grabaciones de las vibraciones en las zonas de mucha construcción. El nivel del agua y la densidad del suelo se verifican regularmente. El movimiento de los camiones también está supervisado.

En respuesta a las quejas de los residentes con respecto a la actividad en la obra antes de las 7 AM, Bill Quinlan, Jefe de Construcción de la Sección I, aclaró que el contratista tiene derecho a calentar el equipo antes de las 7 AM, pero que el trabajo no empezará antes de esa hora en el futuro.

### Section II

Construction of a temporary rotary and ramps at Reconstructed Tremont Street in Roxbury is scheduled for completion by late September or early October. Most of the utility relocation work is finished and rough grading has begun. When rotary and ramps are complete, New Tremont, New Dudley and Elmwood Streets will reopen to traffic, but others such as Prentiss and Station Streets will then be closed so that the new Prentiss Street bridge can be constructed.

The relocation of Stony Brook Culvert should be completed by winter. Construction in the Jackson Square area is scheduled to begin this fall. A Section II Construction Task Force Meeting will be held soon after that contract is awarded.

### Sección II

La terminación de la construcción de un círculo de tráfico provisional y unas rampas en la reconstrucción de la calle Tremont se ha fijado para fines de septiembre o principios de octubre. Ya se ha dado fin a la mayoría del trabajo de relocalización de los servicios públicos, y se ha empezado el corte de tierra inicial. Cuando se terminen el círculo de tráfico y las rampas, las calles New Tremont, New Dudley y Elmwood se volverán a abrir al tráfico.

El comienzo de la construcción en la zona de Jackson Square se ha fijado para entonces también. El Comité de Construcción de la Sección II celebrará una reunión cuando se haya otorgado el contrato.

Section I Planner  
Planificadora de la  
Sección I

Janet Hunkel, Mary  
Snyder, KE/FST  
One Beacon Street  
Boston, MA 02108  
Tel. 523-8300



Bill Quinlan, Section I's Construction Project Manager, discusses current Corridor work at the Section I Construction Task Force Meeting.

### Section I

Construction of the transit/train tunnel walls is progressing in the area extending from West Canton/Harcourt Streets to Braddock Park/Follen Street in Section I. The slurry wall construction technique is being used to complete this work. It takes approximately one day to excavate and pour the final concrete wall of each 18-foot long panel. Once the walls are in place, excavation between them will begin so that the concrete invert slab, which is the base of the tunnel, can be poured. Before bad winter weather starts, the contractor hopes to pour the first of the deck sections which will cover the tunnel.

Reconstruction of the bridges at Massachusetts Avenue and West Newton Street, and the temporary West Canton/Harcourt Street pedestrian bridge was delayed by the strike of dock workers who are responsible for driving the piles necessary for both utility relocation and temporary bridge support. Relocation, lighting, the construction of pedestrian bridges and demolition of the old bridges are now underway.

The first Section I Construction Task Force Meeting was held on July 29 at the Union Methodist Church

on West Newton Street

Bob Loney, Section I Design Manager, explained monitoring systems used to insure the protection of existing buildings and said that there are horizontal controls on buildings and vibration recordings in areas of heavy construction. Water levels and soil densities are checked regularly and trucking is also monitored.

In response to residents' complaints about activity on the site before 7 AM, Bill Quinlan, Section I's Construction Project Manager, clarified that the contractor has the right to warm up equipment before 7 AM, but that in the future, work will not start before that time.

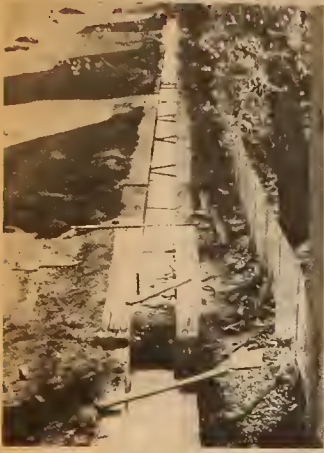


On July 29, Mary Snyder joined KE/FST as Community Planner for Section I. She will be responsible for community liaison activities during construction. Mary is a City Planner, who has previously worked in transportation planning at the Central Transportation Planning Staff in Boston. She was responsible there for liaison with eleven communities north of Boston and technical assistance to programs for persons with special transportation needs. She is a Town Meeting Member and Natural Resources Commissioner in Wellesley.

Southwest Corridor  
Project Newsletter  
September 1981

SWCP Hotline  
Línea de  
Emergencia  
722-3300

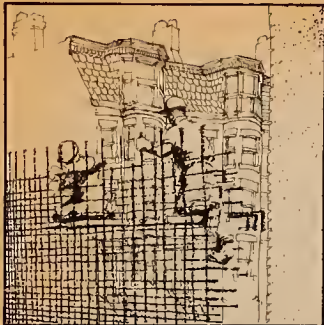
# Slurry Wall Construction



Step 1: Installation of Guide Walls.



Step 2: Excavation of Trenches with Special Clamshell Equipment.



Step 3: Insertion of Reinforcing Steel Cage.



Step 4: Concrete Pouring and Slurry Removal.

The Bentonite Slurry Method which will be used extensively in Section I, is relatively new to the United States although it has been used in Europe for many years. It is one of several methods used in supporting earth around a construction excavation site. This method, which was used at Harvard and Davis Squares in the extension of the Red Line Northwest, differs from other methods, such as pile driving, because it is less disruptive to the surrounding environment. As a result, nearby buildings are less likely to need underpinning. The walls of the SWCP boat section structure, a reinforced concrete waterproof box enclosing the railbeds, will be constructed through the slurry wall method which is described in detail below:

**STEP 1: INSTALLATION OF GUIDE WALLS:** Shallow three foot wide trenches are dug and lined with concrete walls. This concrete structure forms a guide wall which prevents the top layer of the trench from collapsing and provides guidance for a narrow clamshell-shaped bucket during later excavation. Guide walls now extend along both sides of the right-of-way.

**STEP 2: THE EXCAVATION OF TRENCHES WITH SPECIAL CLAMSHELL EQUIPMENT:** A special crane equipped with a clamshell is used to excavate the earth between the guide walls to a depth of about 40 to 45 feet. As the trench is dug out, in panels extending about 18 feet in length, it is filled with Bentonite slurry which prevents earth from collapsing into the trench. Slurry is a soupy substance composed of clay and water which is well-suited for the job because its density holds back the earth while its liquidity

permits excavation by the clamshell through the slurry-filled trench.

**STEP 3: INSERTION OF REINFORCING STEEL CAGE:** Once a trench reaches the required depth for the slurry wall base, a steel reinforcing cage is lowered through the slurry and secured within the trench. This steel cage has been transported in parts, to the site and assembled near the trench. The large white foam panels attached to the cage will form a key in the concrete wall where the base slab will eventually connect.

**STEP 4: CONCRETE POURING AND SLURRY REMOVAL:** Concrete is delivered by truck and is poured through a long hose

into the bottom of the trench while the slurry is pumped out from the top. The slurry is returned to its tank where it is cleaned and stored for reuse. As panel after panel is completed, the concrete boat section wall takes shape. Excavation of the right-of-way between the slurry walls can then begin. This excavation will begin at the north end of the work area and progress toward the south. Work takes place across the entire width of the right-of-way rather than in longitudinal halves. The slurry wall will serve as a cut-off wall for the dewatering of the tunnel area during the excavation process.

## Construcción de Pared de Mezcla

El método de Mezcla de Bentonite, que se utilizará extensamente en la Sección I, es relativamente nuevo en los Estados Unidos, aunque hace muchos años que se usa en Europa. Se trata de uno de los métodos empleados para sostener la tierra a los lados de las excavaciones en la construcción. Este, que ya se utilizó en las plazas de Harvard y Davis, la extensión de la Línea Roja del Suroeste, se distingue de los otros, como el de clavar pilotes, porque causa menos alteración en los alrededores. Como resultado, los edificios circundantes no necesitan ser apuntalados. En el SWCP, las paredes de la "sección de cajón", (la estructura de hormigón armado que encierra la cama de rieles) se construirán con ese método, el cual se detalla a continuación:

**PASO 1: INSTALACION DE LAS PAREDES GUIA:** Se cavaran zanjas de poca profundidad, de 3 pies de ancho, y se forran con paredes de hormigón. Esta estructura de Hormigón forma una pared de guía que evita que se caiga la capa superior de la zanja, y sirve de guía a la pala de la grúa durante el resto de la excavación. Las paredes se extienden ahora a ambos lados de la vía de paso.

**PASO 2: EXCAVACION DE LAS ZANJAS CON EQUIPO ESPECIAL:** Para excavar la tierra a una profundidad de 40 a 45 pies entre las paredes de guía, se

emplea una grúa especial, equipada con una pala en forma de concha. A medida que se va cavando la zanja, en secciones de 18 pies de largo, aproximadamente, se va rellenando con mezcla de Bentonite, que evita que la tierra caiga dentro de la zanja. La mezcla es una substancia espesa, compuesta de arcilla y de agua, que se presta bien para su función porque la densidad que tiene sujeta la tierra, mientras que la fluidez le permite a la pala de concha de la grúa excavar dentro de la zanja llena de esta mezcla. **PASO 3: INTRODUCCION DE LA ARMADURA DE ACERO:** Una vez que la zanja ha alcanzado la profundidad necesaria para verter la pared de mezcla, se introduce, a través de la mezcla, una armadura de cabillas de acero que se fija dentro de la zanja. Los grandes paneles de espuma de goma blanca, sujetos a la armadura, formarán un punto de enganche en la pared de hormigón, donde vendrá a conectarse la placa del cimiento.

**PASO 4: REEMPLAZO DE LA MEZCLA CON HORMIGON:** El hormigón es suministrado en camiones y se vierte en el fondo de la zanja, por medio de una manguera larga, al mismo tiempo que la mezcla se va bombeando hacia fuera desde arriba. El hormigón se va vertiendo en secciones para construir la pared de la sección de cajón. Entonces, se puede empezar la excavación de la vía de paso entre las paredes de concreto.

Section II Planner  
Planificadora de la Sección II

Dee Primm, PRC Harris  
67 Long Wharf  
Boston, MA 02110  
Tel. 723-1700

Section III Planners  
Planificador de la Sección III

Don Grinberg, Regla Gonzalez-Guerra, HNTB  
Suite 3050, Prudential Center  
Boston, MA 02199  
Tel. 267-6710

# Parkland Furnishings

System-wide parkland furnishings are being selected by the MBTA. Furnishings were originally to be custom-made from designs drawn up by Roy Mann Associates (RMA), but in an effort to remain within the budget, stock items recommended by RMA will be used throughout the Corridor. These items are described in detail below and are illustrated in the accompanying drawings.

The proposed park bench which is Victorian in appearance, is similar to those used at Quincy Market. Benches will have cast iron frames painted in black satin enamel finish, with select hard wood slats and will be used primarily in play areas.

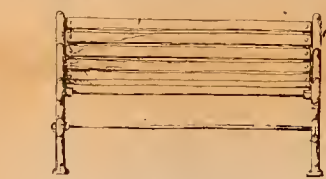
Trash receptacles are similar in character to the Victorian bench. Both benches and trash receptacles will be bolted to concrete foundations with tamper-proof mountings.

Picnic/game tables with benches will be constructed of redwood with steel posts and supports painted in black satin enamel finish. Tables will also be set in concrete with steel tamper-proof hardware.

The ribbon bike racks are made of bent galvanized steel pipes which will be painted black along corridor walks and in station areas and in bright enamel colors in play areas. Racks were designed to be especially rugged and allow bicycles to be secured in several different ways.

Black cast iron tree grates, both square and round, will be used around trees in station areas.

Standardized lights combine a square aluminum pole with black baked enamel finish and a rectangular, cut-off type luminaire with clear tempered glass and protective grill.



## Resumen en Español

El MBTA está seleccionando el equipo de accesorios que se instalará en todos los parques del Corredor. Originalmente, se iban a fabricar especialmente para el proyecto, de acuerdo con los diseños presentados por Roy Mann Associates (RMA), pero, ahora, a fin de tratar de mantenerse dentro del presupuesto, se ha decidido utilizar los accesorios, en existencia, recomendados por RMA. Estos se detallan a continuación y figuran en los dibujos que se acompañan:

El banco de parque propuesto es de estilo victoriano y similar a los del Quincy Market. Tendrá armadura de hierro forjado pintada de negro satin y tablas de madera dura especial. Se usará en las zonas de recreo principalmente.

Los recipientes para la basura son de carácter similar al banco victoriano y, como este, estarán

soldados a bases de hormigón con montaduras inamovibles.

Las mesas de picnic y de juego, con sus bancos, serán de madera de secoya y tendrán postes de acero y soportes pintados de esmalte negro satin. Las mesas, también tendrán bases de hormigón con herrajes de acero inamovibles.

Las barras para amarrar las bicicletas se harán de tuberías de acero galvanizado, y se pintarán de negro en los pasillos y estaciones del Corredor, y de colores brillantes en las zonas de recreo. Han sido diseñadas para ser muy fuertes y para que las bicicletas se puedan sujetar a ellas en distintas maneras.

Los árboles en la zona de las estaciones, estarán rodeados por rejas de hierro forjado negro y de forma redonda y cuadrada.

Para el alumbrado se ha escogido un modelo consistente en un poste cuadrado, pintado de esmalte negro, con una bombilla de cristal templado y rejilla protectora.

## Section III

Salah and Pecci Company, the contractor for the northern portion of line construction in Section III, is currently placing the trackway drain and new utility lines, and as excavation continues, construction of the boat section itself will soon begin. Atherton and Lamartine Streets will remain closed for some time until street reconstruction and a new bridge have been completed.

On June 24, the Section III Neighborhood Committee met at the Jamaica Plain High School to review the 75 percent complete landscape design for the area from Hall Street to Hoffman Street and the design of system-wide parkland furnishings. John

Frey, Section III Landscape Architect, explained that the final landscaping in this area would take place following completion of the line contracts 097-305 (underway) and 097-316 (to bid this fall). The line contracts include some landscaping such as rough grading, loaming and seeding, and the placement of re-used granite. The final landscaping contract (097-318) will include the planting of trees and shrubs, the construction of community gardens and playgrounds, lighting, and the installation of irrigation for decked areas.

## Sección III

La compañía Salah and Pecci, contratistas para la porción noroeste

de la línea en la Sección III, está colocando el dren de la vía y las nuevas líneas para los servicios públicos. Pronto comenzará la construcción de la sección de cajón misma, a medida que prosigue la excavación. Las calles Atherton y Lamartine permanecerán cerradas por algún tiempo, hasta que se haya concluido la reconstrucción de la calle y del nuevo puente.

El 24 de junio, el Comité de Vecinos de la Sección III se reunió en el High School de Jamaica Plain para revisar el diseño, tres cuartas partes completo, para las áreas verdes en la zona incluida entre las calles Hall y Hoffman. También se tuvo oportunidad de ver el diseño de los equipos accesorios que formarán parte de todos los parques.

John Frey, Arquitecto de Areas Verdes para la Sección III, explicó que la última parte del diseño se realizará al terminarse los contratos de línea 097-305 (en camino) y 097-316 (que saldrá a subasta en el otoño). Los contratos de línea incluyen algunos aspectos de la planificación de áreas verdes, tales como corte inicial de tierra, adición de capas de tierra fertilizada, siembra y colocación de granito. El contrato final de áreas verdes (097-318) incluirá la siembra de árboles y de arbustos, la construcción de huertos comunitarios y de campos de recreo, el alumbrado, y la instalación de sistemas de riego para las zonas cubiertas.